

Tra Venezia e il mare: il Lido come limite

di MASSIMILIANO SAVORRA

I sola margine verso il mare¹, il Lido di Venezia nel secondo Ottocento tende a trasformarsi da terra inabitata, dominata dal movimento dei flutti ondosi e dalle costanti variazioni di dune e paludi², a luogo controllato e ordinato. Apparentemente aperta a una colonizzazione indifferenziata, la presa di possesso delle rive marine al Lido avviene, al pari di altre località europee³, grazie ai primi interventi strettamente legati alla realizzazione di stabilimenti e di strutture per la balneazione e l'accoglienza⁴. La conquista si configura non solo come un insieme di operazioni immobiliari e urbanistiche con ritmi accelerati, ma al contempo come il teatro di fondazione ed edificazione di una vera "città nella città", che nel mare e nel *loisir* trova una significativa identità.

Rappresentando la modernità o la prosperità legata alle potenzialità turistiche, la lunga striscia di terra lidense viene acquisita come risorsa fondamentale, capace di segnare l'immagine della *forma urbis* e contemporaneamente di garantire più vantaggiose opportunità economiche.

Come è emerso recentemente⁵, sul finire del secolo XIX il mare si conferma in qualche modo una risorsa imprescindibile per le città che vi affacciano, affiancando alle tradizionali attività legate soprattutto alla pesca o alla navigazione un interesse per i litorali marini come oggetti di cura e fruizione estetica⁶. A Venezia la presenza di una spiaggia incontaminata nelle vicinanze di un centro storico, a lungo andare farà emergere quella vocazione di città del tempo libero adatta ai consumi di riti mondani.

L'uso e la contemplazione di un mare che in fondo "non bagna" Venezia incidono in maniera decisiva sulla trasformazione e sull'urbanizzazione del margine litoraneo, che viene dotato di specifici tipi edilizi o quanto meno di architetture in grado di cogliere i benefici offerti dalla prossimità con le acque, e soprattutto provvisto di opportuni sistemi di percorrenza e di sosta. E se cambia il valore fondiario di queste aree, ricercatissime, cambia al

contempo la percezione che si ha dei limiti della terraferma.

Nel caso del Lido di Venezia, la presenza di un ambiguo fronte-mare contrassegnerà l'immagine di una *ville balnéaire* – tutto sommato intesa come *dépendance* metropolitana al limite estremo rispetto alla terraferma – che affiancherà al carattere terapeutico delle origini il processo di "invenzione della spiaggia".

Un margine controllato

Rappresentando lo stato del Lido ancora prima delle grandi trasformazioni, la mappa datata 10 maggio 1862 mostra come, per estensione e per stato di incuria in cui versava⁷, nessuna isola veneziana più del Lido risultava essere libera per qualsiasi tipo di destinazione.

La sua vocazione di isola rivolta al mare verrà valorizzata soltanto in seguito; per il momento non è che una sottile striscia di terra con funzione di "diga" naturale, chiamata a separare la laguna dal mare aperto. In particolare il tema dell'accoglienza risulterà determinante per mutarla in un potenziale insediamento, sebbene ancora privo di una sua specifica identità urbana, ma dotato fin dall'inizio di un grado indiscutibile di autonomia.

Bisogna subito sottolineare che, con la trasformazione e ampliamento del piazzale d'approdo, il viale che dalla laguna porta la mare diverrà la vera direttrice dello sviluppo urbano del Lido, a differenza di altre città balneari dove sarà invece il lungomare a essere generatore della crescita⁸.

Infatti, una serie di richieste che verranno in parte esaudite, presentate al comune di Venezia da parte di imprenditori privati, riguardano la costruzione di una strada carrozzabile, che dall'approdo di Santa Maria Elisabetta lungo la stradella comunale deve estendersi fino al Capitello, e da qui fino alle dune⁹. Non a caso il ben noto stabilimento balneare del Fisola viene costruito proprio nel luogo più vicino all'accesso da Venezia, al termine del viale che da Santa Maria Elisabetta conduce al mare.

◀ G. Bianco, *sezioni trasversali dei due viali della strada di Santa Maria Elisabetta di Lido fino all'ingresso dello Stabilimento Balneare Fisola, Venezia 21 marzo 1870. AMV, 1870-1874, IX/1/39*

TIPI ricavati dalla *Mappa originale di primo rilievo dell'anno 1808*
 e da quella del *Censo Stabile secondo lo stato dell'anno 1861*
 del *Comune censuario*
 di *Malamocco*
 Distretto e Provincia di *Venezia*.



*Si presento estratti concordati cogli originali all'Ufficio esistente nell'Archivio
 Catastrale dell' S. R. Divisione S. V. del Corso, e si rilasciano sotto l'Allegato
 prodotto dalla Congregazione Municipale della R. Città di Venezia,
 in protocollo al N. 5053
 1874*

*Venezia li 2. Giugno 1866.
 per il Capo dell' Ufficio del Disegno.
 Giust. Qualde
 Visto per il Capo del Collegio dei Periti
 Giust. Uff. Ing.*

*Per copia conforme all' Originale
 Dall' Ufficio Fiscale Municipale.
 Il Reg. Direttore
 G. Banca*

Scala di Corso, 70 di triple metri sul rapporto di 1:2000

Tipi ricavati dalla mappa originale di primo rilievo dell'anno 1808 e da quella del Censo stabile secondo lo stato dell'anno 1861 del comune censuario di Malamocco, Venezia 2 giugno 1866. AMV, 1870-1874, IX/1/39

Aspetto significativo della crescita urbana del Lido a partire dai primi anni cinquanta dell'Ottocento¹⁰, la capacità di iniziativa privata congiunta a operazioni pubbliche determinerà in parte, come vedremo, una limitazione dello sviluppo verso il mare. Tuttavia, è soltanto nel 1883 con l'annessione del comune di Malamocco a quello di Venezia¹¹, che si avrà un cospicuo interessamento da parte delle amministrazioni pubbliche ai lavori di sistemazione fondiaria, risanamento e bonifica, anche di quelle aree a stretto confine con il mare¹². Vero è che in quell'anno l'isola antemarina versava in gran parte in stato di semiabbandono. Concentrata in cinque punti (Malamocco, Alberoni, Quattro Fontane, Santa Maria Elisabetta e San

Nicolò), la scarsa popolazione era costituita dal personale addetto alle bocche di porto, dai militari presenti nelle quattordici fortificazioni e dalle poche famiglie di pescatori. Il sempre più massiccio flusso stagionale non faceva altro che aggravare quella situazione di disagio dovuta a problemi di natura igienica. Ristagno di acque paludose e acquitrini, insieme al difficile ricambio naturale delle maree, costituivano infatti una delle principali cause di malaria. Già nel 1871 per combattere questa piaga, congiuntamente, i comuni di Malamocco e di Venezia, con la partecipazione di capitali privati, avevano espropriato, nella zona di Santa Maria Elisabetta, specchi d'acqua stagnante a uso dell'industria

peschiera, dando avvio a una serie di lavori che comprendevano chiusura di fossi, apertura di nuovi, escavazione di alcuni ostruiti, innalzamento di terreni depressi e drenaggio di altri¹³.

Un'altra importante questione risultava dalla sistemazione delle fogne e dei fossi di scolo; infatti, la realizzazione di un sistema di drenaggio appariva necessaria soprattutto in caso di alte maree, anche perché questo fenomeno continuava a far mutare costantemente i margini della costa sabbiosa.

A tal proposito, una serie di iniziative a opera del consiglio di amministrazione dell'ospizio marino prima, e del Consiglio provinciale dopo, tentarono – con scarso successo – di risolvere la questione cercando talora di costituire un consorzio coattivo tra proprietari e conduttori dei fondi, talaltra di definire un preciso regolamento.

Nel 1883, proprio con l'aggregazione al comune di Venezia, non si considerò opportuno un apposito regolamento per Malamocco e si ritenne di applicare quello in vigore per la città. Non essendo questo tuttavia abbastanza efficace, nuovi studi portarono all'approvazione nel 1894 da parte del Consiglio comunale di un regolamento che dettava le norme per l'apertura e la manutenzione delle chiaviche e dei fossi di scolo, tentando di conciliare le esigenze dell'agricoltura e dell'igiene, oltre che della percezione del mare.

Tra il 1890 e il 1895 – grazie a un'apposita commissione comunale – si portarono a termine una serie di iniziative che interessarono due terzi dell'isola. Tra le diverse opere in cantiere vi era l'escavazione, o interrimento a seconda dei casi, di canali, il prosciugamento degli acquitrini, e l'ampliamento – oltre alla costruzione e al

marginamento di nuove – delle sacche esistenti.

A queste importanti opere di bonifica si affiancarono altre attuate su vasta scala tra Santa Maria Elisabetta e Quattro Fontane.

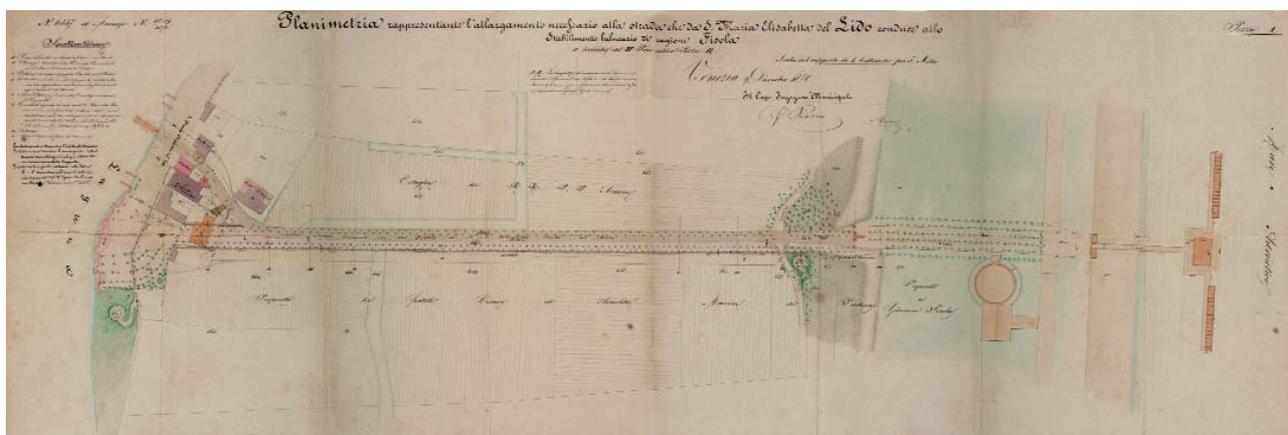
Va detto che con la crescita di poche e aggressive imprese private – che col tempo divennero proprietarie di gran parte del litorale dal cimitero israelitico all'ospizio marino – si ebbe non solo una limitazione della concorrenza e un controllo del mercato turistico sull'intero sviluppo del Lido, ma soprattutto un freno alla diffusione edilizia verso il mare¹⁴.

A questo, va aggiunta l'ampia presenza militare sul resto dell'isola, che di fatto limitava un libero impiego del territorio e del margine marittimo. Nel 1885, scaduta la convenzione fra il cessato comune di Malamocco e l'autorità militare, relativa alle strade demaniali da Santa Maria Elisabetta agli Alberoni, il comune di Venezia subito iniziò le trattative per il loro acquisto. Tuttavia, questo avverrà soltanto nei primi anni del nuovo secolo¹⁵.

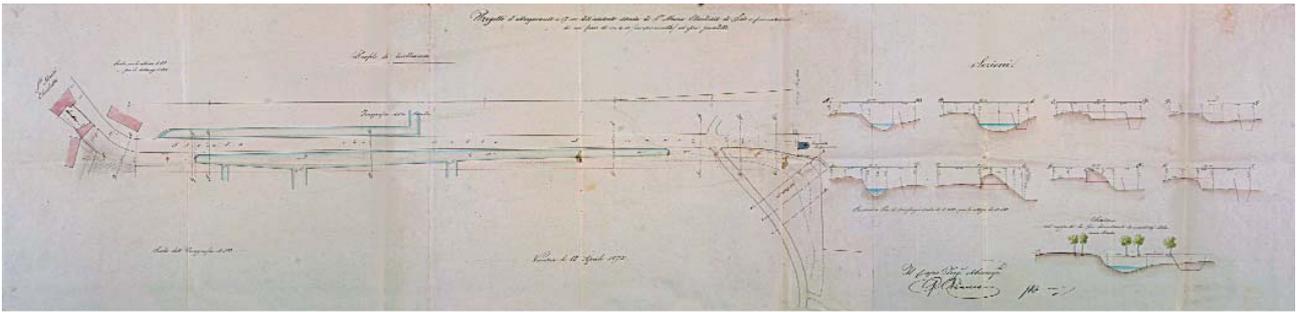
Un litorale ambito

A partire dal 1896 con l'amministrazione Grimani, e in particolare grazie al lavoro dell'assessore ai lavori pubblici, Ettore Sorger, si intraprese una politica di sviluppo che ebbe il più vistoso segno con l'ampliamento del gran viale, ma che lasciò immutati i confini terracquei per tutta la loro estensione.

Basterà ricordare che da una larghezza del viale di 12 metri misurata nel 1872, si passò a una di 17 metri; e poi fino ai 22 metri con il collocamento del secondo binario del tram, per poi arrivare nel 1905 a una larghezza di 27,90 metri grazie a un terzo



G. Bianco, Progetto di allargamento a 17 m. dell'esistente strada di S.ta Maria Elisabetta di Lido e formazione di un fosso di m. 4.00 in sommità ad essa parallelo, Venezia 15 aprile 1872. AMV, 1870-1874, IX/1/39



G. Bianco, Planimetria rappresentante l'allargamento necessario alla strada che da S. Maria Elisabetta del Lido conduce allo Stabilimento balneario, Venezia 9 dicembre 1870. AMV, 1870-1874, IX/1/39

ampliamento, a opera sempre del comune veneziano, mediante una permuta con la Società bagni. Ciò nondimeno, in un fermento di iniziative municipali ad ampio raggio, anima e motore dell'espansione turistico-balneare e dei meccanismi di "costruzione" del litorale restava comunque l'iniziativa privata.

La Società bagni del Lido – vinte le restrizioni demaniali – dà inizio alla costruzione dell'hotel Des Bains, decretando il fiorire di un'industria turistica di livello internazionale, che in pochi anni si affermerà prepotentemente sull'intera isola e che, contendendosi a colpi di iniziative imprenditoriali pezzi di litorale¹⁶, segnerà – con gli sporadici ma ben calibrati episodi edilizi – l'immagine del fronte marino di Venezia.

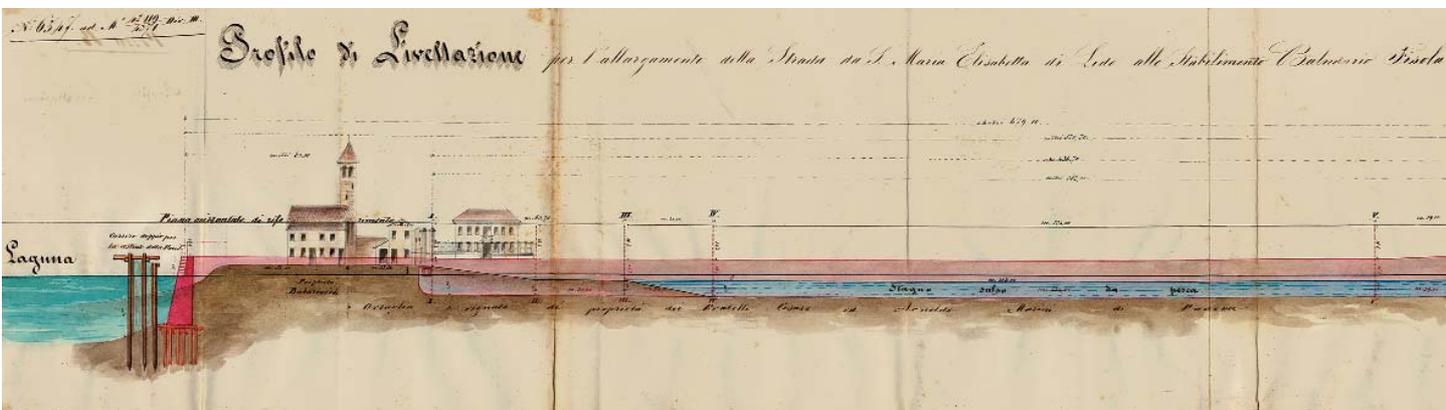
Senza strade e senza case d'abitazione, attraversata da insalubri corsi d'acqua salmastri, assoggettata a inondazioni e impaludamenti per l'assenza di sistemi di deflusso, l'isola del Lido dunque si avvia alla fine dell'Ottocento verso un processo di urbanizzazione, che avrà la sua vera esplosione tra gli ultimi anni del secolo e il primo ventennio del Novecento¹⁷.

Nell'isola, un tempo destinata soltanto a celebrare solennità religiose, festeggiamenti di vittorie o ricevimenti di principi, sorgono ora gli stabilimenti e le prime ville sul viale Santa Maria Elisabetta; accanto ai due "santuari" della balnearità di lusso – l'hotel Des Bains e subito dopo, l'Excelsior¹⁸ –, prende forma una costellazione di villini residenziali alto-borghesi. Infatti, più ancora degli stabilimenti e degli alberghi dotati di ogni comfort, sarà la cospicua quantità di villini – costruiti soprattutto nel primo ventennio del secolo successivo – a caratterizzare l'immagine finale della *ville balnéaire* della Serenissima.

Un fronte ambiguo

Da isola limite della città storica, il Lido assume così in misura sempre maggiore un duplice carattere: da un lato, internazionale stazione climatica balneare, dall'altro, sobborgo vacanziero di Venezia.

In realtà i due aspetti – accomunati dallo stesso principio che "le acque sono per l'estate ciò che i salotti sono per l'inverno"¹⁹ – al Lido di Venezia si amplificano e si rendono evidenti attraverso quello che è stato riconosciuto il "prolungamento" della



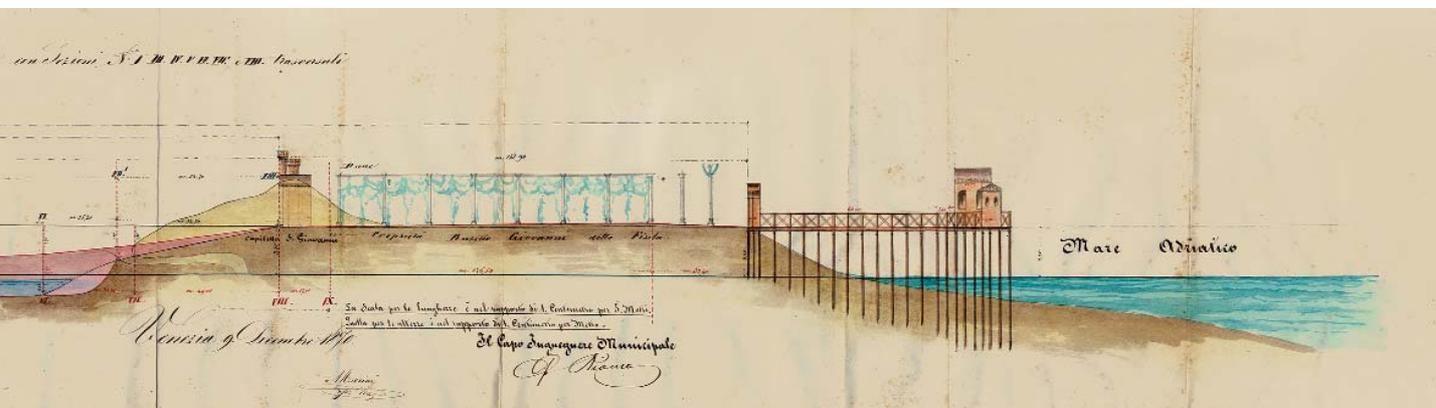
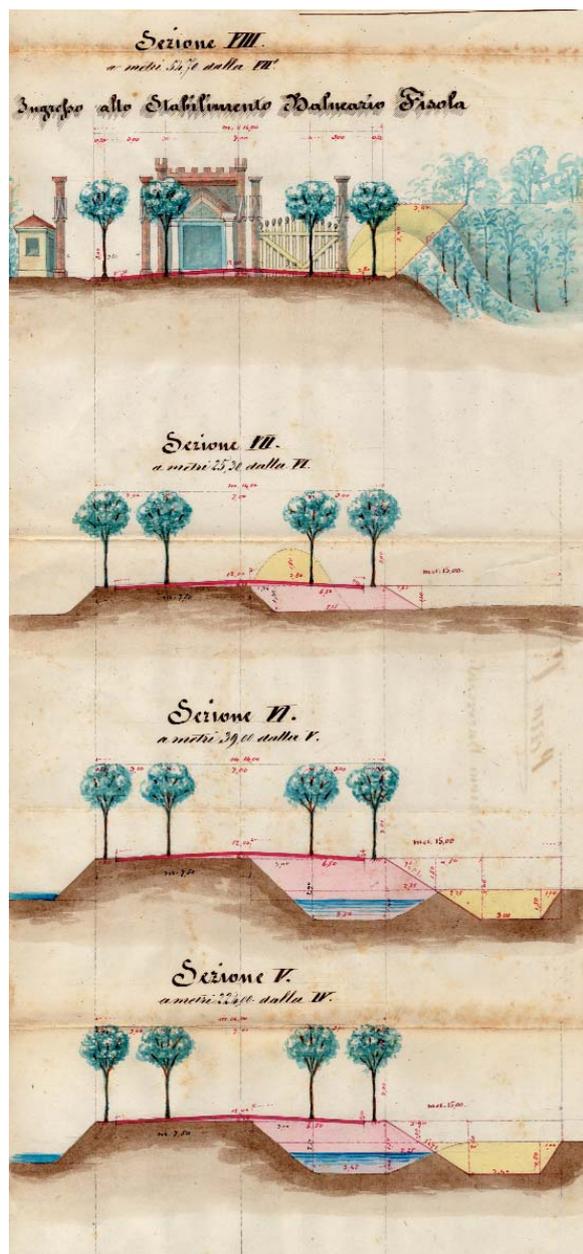
G. Bianco, Profilo di livellazione per l'allargamento della Strada da S. Maria Elisabetta di Lido allo Stabilimento Balneario Fisola, Venezia 9 dicembre 1870. AMV, 1870-1874, IX/1/39

città con i suoi salotti, club e caffè. A Venezia accade ciò che stava accadendo nelle altre *villes balnéaires*, a Nizza, Rimini, Viareggio, San Remo, e in tutte le altre città italiane e europee accomunate – sebbene con sfumature diverse – dallo stesso carattere “eterotopico”.

Il rifiuto del caos metropolitano accanto allo spirito di lotta alle malattie (tipico dell’igienismo e dei movimenti filantropici nati soprattutto per i bambini poveri e scrofolosi) è volano della crescita urbana. Più tardi, a lungo andare, l’adeguarsi ai modelli internazionali del lusso fa sì che ai caratteri tipici del luogo vengano a sovrapporsi gli emblemi del gran teatro della mercificazione del turismo d’élite. Inizialmente l’impulso alla crescita viene dato dalle risorse terapeutiche che il Lido possiede (o che almeno si credeva che possedesse)²⁰ e che forniscono anche un’organizzazione spaziale dei primi insediamenti balneari; solamente in una fase successiva risulterà necessario soddisfare precise esigenze attraverso tipi architettonici, rivolti verso il mare e verso la laguna, adatti al consumo di riti mondani e al contempo dotati di finalità terapeutiche. Non solo: quando si costruiranno tratti di lungomari con fontanelle e terrazze panoramiche, questi di fatto risulteranno poco significativi per la percezione generale e in particolare per chi osservi il litorale dal mare.

Così come se si realizzeranno *promenades* alberate e architetture per i servizi ben celate dal verde – che sopravvivranno anche in seguito quando, in una

G. Bianco, Sezioni stradali relative alla Strada che collega S. Maria Elisabetta di Lido al mare, Venezia 9 dicembre 1870. AMV, 1870-1874, IX/1/39



rinnovata stagione culturale ed economica, si avrà la nascita di teatri, luna park²¹, palazzi delle feste, aquarium, campi da golf, aeroporto, casinò²² – queste, proprio per l'intenzionale carattere mimetico, appariranno prive d'effetto per la definizione di un vero limite. Anzi, il Lido diverrà per Venezia un limite introverso, o se si vuole inconsistente.

Al contrario dei ritmi vertiginosi di crescita delle altre città balneari, e nonostante l'intensificarsi dei mezzi di collegamento – acquei e aerei – con la terraferma²³, l'isola antemarina sarà segnata dal dilatarsi nel tempo del processo di espansione,

lontano da quell'economia della terra – per citare una felice metafora – che tende a divorare gli spazi dell'acqua²⁴.

Considerata una *dépendance* della città madre, il Lido dunque non avrà mai un vero e proprio fronte mare. Nessuna meraviglia, dunque, se non basteranno le avveniristiche proposte di chi come Donghi concepirà un sistema di percorrenza sublagunare dalla spiaggia delle Quattro Fontane a San Marco – il “tubo” come fu allora definito²⁵ – per decretare l'avvenuto assestamento dell'immagine della “Sirena dei forestieri” dal mare e disegnare così un limite nei fatti costantemente disatteso.

Sebbene con diverse aggiunte e sostanziali modifiche, il presente saggio riprende il tema di una relazione di prossima pubblicazione dal titolo “*Il mare non bagna Venezia. Il Lido come margine*” da me tenuta nella sessione *Margini marittimi e lungomari* (coord. F. Mangone e M. Savorra) al convegno “La città e i suoi limiti” (Lecce 2002).

¹ Come è ben noto, il Lido è la più settentrionale delle due isole che dividono la laguna dal mare aperto (l'altra è Pellestrina). Si stende di fronte a Venezia per circa 12 chilometri (con una larghezza che varia da 300 a 1000 metri) tra le bocche di porto di Lido a nord e di Malamocco a sud. Per queste sue caratteristiche può essere a tutti gli effetti considerata come limite della città di Venezia.

² Cfr. *L'evoluzione dei limiti lagunari*, in “Casabella”, numero monografico dedicato alla laguna di Venezia, 465, 1981, pp. 19-20.

³ Cfr. D. Rouillard, *Le site balnéaire*, Liège-Bruxelles s.d.; G. Plum, *Villas balnéaires du second Empire*. Trouville, Deauville et Côte Fleurie, Cabourg 2001. Si vedano inoltre i riferimenti

contenuti in G. Zucconi, *La città dell'Ottocento*, Roma-Bari 2001.

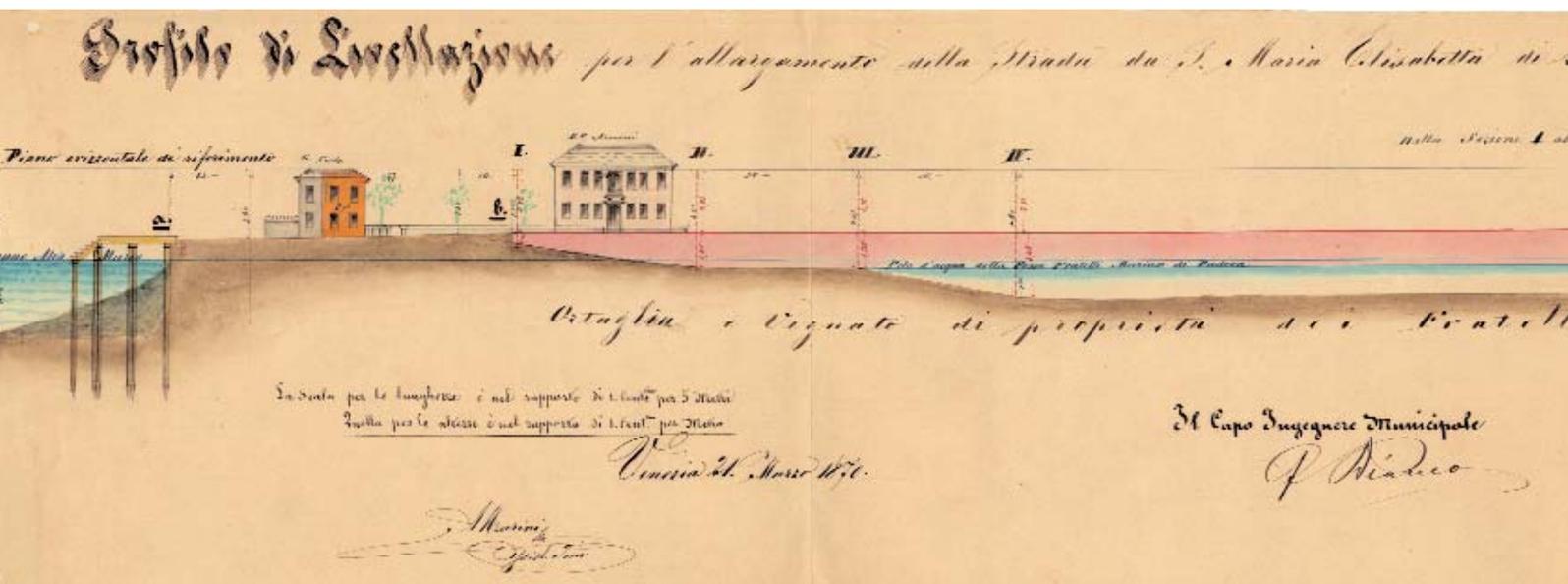
⁴ I primi interventi sono strettamente legati alla realizzazione di stabilimenti bagni. Dalle proposte di Ignazio Leon del 1855, respinte dal comune, alle iniziative di Giovanni Busetto, detto Fisola, che – intuendo il valore dell'isola antemarina – acquista terreni sul mare, in particolare fra la fortezza di San Nicolò e quella alle Quattro Fontane.

⁵ Si vedano gli interventi presentati al convegno “La città e i suoi limiti” nella sessione *Margini marittimi e lungomari* (coord. F. Mangone e M. Savorra) tenutosi a Lecce dal 10 al 12 ottobre 2002.

⁶ Cfr. i vari contributi contenuti in P. Frascani (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma 2001.

⁷ Cfr. AMV, 1865-1869, IX/9/4, Lavori ed innovazioni fatte eseguire dal Comune di Venezia

⁸ Cominciano subito i lavori per l'ampliamento del piazzale Santa Maria Elisabetta, dove anche l'ufficio provinciale propone soluzioni alternative a quelle ipotizzate dal comune. Sulle trasformazioni del Lido tra Otto e Novecento si veda M. Savorra,



G. Bianco, Profilo di livellazione per l'allargamento della Strada da S. Maria Elisabetta di Lido allo Stabilimento balneario Fisola, Venezia 21 marzo 1870. AMV, 1870-1874, IX/1/39

